മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ഓട്ടോ മൊബൈൽസ് ലിമിറ്റഡ് (ജീവനക്കാരുടെ നിയമനം സാധൂകരിക്കൽ) ബിൽ പാസാക്കണമെന്ന പ്രമേയം അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ബിൽ പാസായിരിക്കുന്നു.

(2) 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ

മരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ ഭേദഗതി ബിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ധനകാര്യവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശങ്കരനാരായണൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

Mr. Deputy Speaker: Are you speaking?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഇല്ല.

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ, കേരള ടോൾ ഭേദഗതി ബില്ലിന്റെ ഒറിജിനൽ 1976-ലാണ് അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടത്. 28 വർഷം മുൻപ് ഈ സഭ ചർച്ച ചെയ്ത് അംഗീകരിച്ച ബില്ലാണ് 1977-ൽ Act ആയത്. ഈ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ പരമാവധി സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്ക് അമിതമായ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത ഏൽപ്പിക്കാത്ത ഒരു സംവിധാനം ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നതെന്നാണ് 1976-ൽ, 28 വർഷം മുൻപുള്ള ഈ സഭയിലെ ചർച്ചകളുടെ രേഖകൾ പരിശോധിച്ചാൽ മനസ്സിലാകുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഉയർന്നുവരുന്നത് ജനങ്ങളുടെ മേൽ അമിതമായ ഭാരം അടിച്ചേൽപ്പിക്കാനുള്ള സമീപനമാണ്. ടോൾ ആയാലും ബി.ഒ.ടി. ആയാലും സ്വകാര്യവൽക്കരണമായാലും ഒരു നാടിന്റെ എല്ലാ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും മുഖ്യ സാമ്പത്തിക ചുമതല സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് പകരം ജനങ്ങൾ തന്നെ ഏറ്റെടുക്കണമെന്നുള്ള സമീപനമാണ് പുതിയ സാഹചര്യത്തിൽ ഉയർന്നു കാണുന്നത്. ഇത് ജനാധിപത്യ സംവിധാനത്തിൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയാത്തതാണ്. സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തെ പൂർണ്ണമായും എതിർത്തുകൊണ്ടല്ല പറയുന്നത്. ചില മേഖലകളിൽ സ്വകാര്യവൽക്കരണം ആവശ്യമായി വരും. ബി.ഒ.ടി. സംവിധാനം ഉൾപ്പെടെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ചില മേഖലകളിൽ അതു നടപ്പിലാക്കുന്നത് പ്രായോഗികമായിരിക്കും. പരമാവധി സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്ക് അമിത സാമ്പത്തിക ഭാരം ഏൽപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്ത നിലയിൽ ഈ കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കണമെന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടുകൂടിയുള്ള സമീപനം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുകൊണ്ട് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഭേദഗതി, സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റി യോഗത്തിൽ തന്നെ, ഉന്നയിച്ചത് 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് വർദ്ധിപ്പിച്ചത് ഒരു കോടി രൂപ ആയിട്ടാണ്. ഇപ്പോൾ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി.-യുടെ ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ് വർദ്ധിപ്പിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ വലിയ കലുങ്ക് നിർമ്മിക്കണമെങ്കിൽ തന്നെ 60 ലക്ഷം രൂപ വേണ്ടിവരുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഓരോ മൂന്നു വർഷം കൂടുമ്പോഴും പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ് റിവൈസ് ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യവും നിലവിൽ ഉണ്ട്. 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് ഒരു കോടി രൂപ ആക്കുന്നതിനു പകരം രണ്ടു കോടി രൂപയായിട്ട് എങ്കിലും വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകണമെന്ന ഭേദഗതിയാണ് സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റി യോഗത്തിൽ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുമാത്രമല്ല ഇവിടെ ഈ ബില്ലിന് നൽകിയ ക്ളോസ് ബൈ ക്ളോസ് ഭേദഗതികൾ പരിശോധിച്ചാൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം അങ്ങയുടെ സഹപ്രവർത്തകനായ, അങ്ങയുടെ നേതാവ് കൂടിയായ ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള അങ്ങയുടെ തന്നെ പാർട്ടിയിൽപ്പെട്ട വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നത് രണ്ടു കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് 1976-ൽ നടന്ന ചർച്ചയുടെ രേഖകൾ പരിശോധിച്ചാൽ അന്ന് ഭരണപക്ഷത്ത് ഈ ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിച്ച അംഗങ്ങളെ പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള അംഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ പ്രകീർത്തിച്ച് സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാരണം ഇത് ഭരണ-പ്രതിപക്ഷം നോക്കേണ്ട വിഷയമല്ല. ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന ബില്ലാണ്. ഇതിന്റെ ഭേദഗതിയിലും ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ ഭേദമന്യേ .....

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നത് ഒരു കോടി രൂപ എന്ന് നമ്മൾ നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ ഇതിനകത്ത് പ്രത്യേകമായുള്ള പ്രശ്നം ഇപ്പോൾ തന്നെ രണ്ടു റേറ്റാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കല്ലാതെ വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള റേറ്റും, സംസ്ഥാന പി.ഡബ്ളിയു.ഡി.-യുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള റേറ്റും വ്യത്യസ്തമാണ്. ഒരു കോടി രൂപ എന്നു തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ ഇത് വളരെ വ്യത്യസ്തവും, അപ്രായോഗികവുമായ ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടാക്കും. കാരണം വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ ചെറിയ പാലങ്ങൾക്കും ഇത് ബാധകമാകും. ഈ വ്യത്യാസം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയത്തക്കവിധത്തിൽ ഇതിൽ എന്തെങ്കിലും ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരണം. ഇത്തരത്തിൽ മുന്നിൽ ഒന്നിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യുകയും, മൂന്ന് ഇരട്ടിയിൽ വേൾഡ് ബാങ്ക് ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് ഒരേ തുക വച്ച് നമ്മൾ പരിധി നിശ്ചയിച്ചാൽ ഈ നിയമം പ്രാവർത്തികമാകുമ്പോൾ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകും എന്നുള്ളത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: അത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം തന്നെയാണ്. ഏത് ചെറിയ പാലങ്ങൾക്കും ടോൾ കൊടുക്കേണ്ട സ്ഥിതിയാണ് ഈ ബില്ല് പാസായി കഴിഞ്ഞാൽ ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: ലോക ബാങ്കിന് ടെക്നിക്കൽ ബിഡ്ഡും ഫിനാൻഷ്യൽ ബിഡ്ഡും ഉണ്ട്. ടെക്നിക്കൽ ബിഡ്ഡ് എന്ന് പറയുമ്പോൾ ലോകത്തുള്ള ഏറ്റവും വലിയ വിദഗ്ധരുടെ പേരിന്റെ ലിസ്റ്റ് കൊടുത്താൽ മതി ടെക്നിക്കൽ ബിഡ്ഡും ഫിനാൻഷ്യൽ ബിഡ്ഡും തരും. സ്വാഭാവികമായിട്ടുള്ള കുഴപ്പം ലോകത്തിലുള്ള ഏറ്റവും വലിയ പ്രഗൽഭരായ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പേര് കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ ടെക്നിക്കൽ ബിഡ്ഡിന് 75% മാർക്കും ഫിനാൻഷ്യൽ ബിഡ്ഡിന് 25% മാർക്കുമാണ് വച്ചിരിക്കുന്നത്. സ്വാഭാവികമായി ഇൻഡ്യയിലുള്ള കമ്പനികൾക്ക് ഇത് കിട്ടാതെ വിദേശ കമ്പനികൾ കോൺട്രാക്റ്റ് കൊണ്ടുപോകും. സാമ്പത്തിക ഭാരം കൂടുകയും ചെയ്യും. കേരളത്തിൽ തന്നെ ഇതിന് തെളിവുകൾ ഉണ്ട്. ആ നിലയ്ക്ക് ആ കാര്യം കൂടി പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: അതുകൊണ്ട് ഈ സഭയിൽത്തന്നെ ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ ഭേദമന്യേ മെമ്പർമാർ ഉന്നയിച്ച കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നത് രണ്ടു കോടി രൂപയായി ഉയർത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഒരു നന്ദി അറിയിക്കാനുള്ളത് ഒരു ഭേദഗതി സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റി യോഗത്തിൽ വച്ചു തന്നെ മന്ത്രി അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ ഇവിടെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്ത ബിൽ പ്രകാരം ആംബുലൻസുകളെ ഒഴിവാക്കിയിരുന്നില്ല; ആംബുലൻസുകളെ ടോളിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റിയിൽ തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അംഗീകരിക്കാൻ തയ്യാറായി. അതിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ തന്നെ ആംബുലൻസ് മാത്രമല്ല, അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുമ്പോൾ പെട്ടെന്ന് പരിക്കേറ്റവരെ കൊണ്ടുപോകാൻ ആംബുലൻസ് കിട്ടി എന്നു വരില്ല. അപകടത്തിൽ ഗുരുതരമായി പരിക്കേറ്റവരെ വഹിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന ഏത് വാഹനം ആയാലും ടോളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കണം. ആംബുലൻസിന്റെ കാര്യം നേരത്തെ അംഗീകരിച്ചതാണ്. ഈ കാര്യം കൂടി അംഗീകരിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം വാഹനങ്ങളെക്കുറിച്ചു പറയുമ്പോൾ, അടിക്കടി ഉണ്ടാകുന്ന പെട്രോൾ/ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവിന്റെ ഫലമായിട്ട് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദുരിതം അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു വിഭാഗമാണ് ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികൾ. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ചെറുപ്പക്കാർക്ക് ജോലി കിട്ടാതെ വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിൽ രംഗത്തേക്ക് ഒരുപാട് അഭ്യസ്ഥവിദ്യരായ ചെറുപ്പക്കാർ പോകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഏറ്റവും ചെറിയ വാഹനം എന്ന നിലയിൽ സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനം എന്ന നിലയിൽ പതിനായിരക്കണക്കിനു തൊഴിലാളികൾ, അഭ്യസ്ഥവിദ്യരായ ചെറുപ്പക്കാർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള തൊഴിലാളികൾ പുതിയതായി തൊഴിൽ മേഖലയിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനം എന്ന നിലയിൽ ഓട്ടോറിക്ഷകളെക്കൂടി ടോളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. സതീശ്ചന്ദ്രൻ സൂചിപ്പിച്ചതിൽ കൂടുതലായി അതേക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത് ഇവിടെ B.O.T. അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭൂരിഭാഗം പ്രവർത്തനങ്ങളും

നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുമൊക്കെ നടത്താൻ പോകുന്നത്. ടോൾ ഫീ നിശ്ചയിക്കുന്നതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം അവരെ ഏൽപ്പിക്കാതെ അതിനുവേണ്ടി നമുക്കു കൂടി മുൻഗണനയുള്ള ഏതെങ്കിലും കമ്മിറ്റിയെ ഉണ്ടാക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ഇഷ്ടത്തിനനുസരിച്ച് തുക നിശ്ചയിക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് പോകും. ഈ കാര്യമാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മുമ്പ് പറഞ്ഞ രീതിയിൽ ഒരു കോടി രൂപയാണ് വച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു കോടി രൂപ പോരാ. രണ്ടുകോടി രൂപ വേണം. ഇപ്പോഴുള്ള എല്ലാ പാലങ്ങൾക്കും ഒരു കോടി രൂപ വരുന്നുണ്ട്. രണ്ട് കോടി രൂപയോ, അതിൽ കൂടുതലോ ചെലവ് വരുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ടോൾ നിശ്ചയിക്കാവൂ എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: സർ, ടോൾ ഇപ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹ്യജീവിതത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലും, ജീവിതത്തിൽ ഉടനീളം കടന്നു വരാൻ പോകുകയാണ്. വളരെ അപൂർവ്വം പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ഇതിനു മുമ്പ് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്നുള്ളൂ. ഇനിയിപ്പോൾ പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമല്ല, മറ്റ് പല മേഖലയിലും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്താൻ പോവുകയാണ്. സൂപ്പർ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ടോളിന്റെ വിവരം വളരെ കൂടുതൽ പൈസ ജനങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നൽകേണ്ടി വരുമെന്നുള്ളതാണ്. സ്വകാര്യവൽക്കരണത്തിൽ ഊന്നുന്ന പുതിയ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കേരളത്തിൽ ടോൾ ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു ബാദ്ധ്യതയായി വരാൻ പോകുന്നു. നിർമ്മാണച്ചെലവ് 35 ലക്ഷം ഉറുപ്പിക എന്നുള്ളത് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ 28 വർഷം മുമ്പ് നിശ്ചയിച്ച തുകയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ അതിൽ ഇപ്പോൾ ആറ് ഇരട്ടിയോളം വർദ്ധനവ് വന്നിട്ടുണ്ട്. സ്വാഭാവികമായും അത് എത്തിനിൽക്കുന്നത് ഇവിടെ ബിൽ ചർച്ച ചെയ്തപ്പോൾ 5 കോടി ഉറുപ്പിക വരെയുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് വന്നത്. സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റിയിൽ ഞങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് അതെല്ലാം കൂട്ടിച്ചേർത്തുകൊണ്ട് ഒരു രണ്ടുകോടി ഉറുപ്പികവരെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് വരുന്ന പാലങ്ങളെ ടോളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാം എന്നുള്ളതാണ്. അതിന്റെ അർത്ഥം, കഴിഞ്ഞ 1976-ൽ 25 ലക്ഷം ഉറുപ്പിക എന്നുപറയുന്നതിന്റെ ഇന്നത്തെ മൂല്യം 2 കോടി ഉറുപ്പിക എന്നാണ് ഏകദേശം കണക്കാക്കുന്നത്. ചിലപ്പോൾ അതിനേക്കാളും കൂടുതൽ കണക്കാക്കേണ്ടിവരും. അന്ന് കൊടുത്ത നീതിയെങ്കിലും 1976-ൽ 35 ലക്ഷം എന്ന നിലയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് കൊടുത്ത ആനുകൂല്യം, 2004-ൽ ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കിയെടുക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അതെങ്കിലും കൊടുക്കാൻ സാധിക്കണം. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ആ സംഖ്യ രണ്ടുകോടി ഉറുപ്പികയെങ്കിലുമായി നിശ്ചയിക്കണം എന്നുള്ളതാണ് ഇത് സംബന്ധിച്ച് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. ഈ കാര്യം ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ഒരു ഉദാഹരണം പറയുകയുണ്ടായി. വളപട്ടണം പാലം എന്നു പറഞ്ഞാൽ ആ പാലം മാത്രമായിട്ടല്ല വരുന്നത്. അതിന്റെ അപ്പുറവും ഇപ്പുറവും വരുന്ന അപ്രോച്ച് റോഡുകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുന്നതാണ് ആ പ്രോജക്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ രണ്ടുകോടി രൂപ പാലത്തിന്റെ മാത്രം റേറ്റായി കാണുകയും അതിന്റെ അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഫണ്ട്, സാധാരണ റോഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. ഫണ്ടിൽ നിന്നോ ഉപയോഗിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നില സ്വീകരിക്കണം. ഇപ്പോൾ റോഡിന്റെ വില നമ്മൾ അറിയാതെ തന്നെ ഈടാക്കുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലുമൊരു പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായി പാലത്തിന് മാത്രമല്ല, പാലത്തിന്റെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ കൂടി നിർമ്മാണ ചെലവ് ജനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്ന ഒരു അവസ്ഥ ഇപ്പോൾ വരുന്നുണ്ട്. മാത്രമല്ല, ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ് അന്ന് ചോദിച്ച ചോദ്യത്തിന് പ്രസക്തിയുണ്ടെന്നാണ് ഇപ്പോൾ മനസ്സിലാകുന്നത്. റോഡുകൂടി ചേർത്തുകൊണ്ടാണ് ഒരു പ്രോജക്ട് എന്ന നിലയിൽ പാലത്തിന്റെ ടോൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത്. പാലത്തിന്റെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള എത്ര കിലോമീറ്റർ റോഡായാലും ആ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം കൂടി ജനങ്ങളുടെ ചെലവിലാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്ന അവസ്ഥയാണ് വന്നിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് സ്വാഭാവികമായും ഇന്നത്തെ പരിതസ്ഥിതിയിൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് മാത്രം കണക്കാക്കണം. അതിന്റെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള റോഡിന്റെ ബാദ്ധ്യതയും, സാധാരണ റോഡിന്റെ മേലെ പാലം നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ അതിനു വരുന്ന ബാദ്ധ്യതയും ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. മറ്റ് റോഡുകൾ ഈ റോഡിന്റെ ഭാഗമായി വരുമ്പോൾ അത് വേറെ കാര്യം. അതായത് റോഡിന് തന്നെ.....

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ് പാലത്തിനേ ടോൾ പാടുള്ളൂ. പക്ഷേ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വളപട്ടണം പാലത്തിന്റെ കാലാവധി കഴിഞ്ഞപ്പോൾ വീണ്ടും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തി. അങ്ങനെയൊരു കീഴ്വഴക്കം ഉണ്ടാക്കിയതുകൊണ്ടാണ് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടായത്. അല്ലെങ്കിൽ നമുക്ക് ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നു.

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: എൽ.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തോ, യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തോ എന്നുള്ളതല്ല പ്രശ്നം. എൽ.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തും യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തും ഒരേ രീതി തന്നെയാണ് തുടർന്നത്. ഒരു വളപട്ടണം പാലത്തിനു മാത്രമുണ്ടായ ടോളല്ല. ആ ടോളിന്റെ അനുഭവത്തെ മാത്രം അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി ടോൾ പിരിക്കുന്നതുമല്ല. എൽ.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തും യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ കാലത്തും ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അനുവർത്തിച്ച നിലപാട് ആ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടിവന്ന ചെലവിനു മാത്രമല്ല, പാലത്തിന്റെ അപ്പുറത്തും, ഇപ്പുറത്തുമുള്ള റോഡുകൂടി ആ പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി ചേർത്ത് അതിനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി നിർമ്മാണച്ചെലവ് വീണ്ടും ജനങ്ങളിൽ നിന്ന് പിരിച്ചെടുക്കുക എന്നുള്ള നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്. അത് ശരിയായ നിലപാടല്ല എന്നാണ് ഇത് സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. ആംബുലൻസിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. അതുപോലെ ഓട്ടോറിക്ഷയുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. അതും വളരെ പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് ഉപയോഗപ്രദമായ ഒന്നാണ്. അതിനുകൂടി ടോൾ പിരിക്കുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ സാധാരണക്കാരെ നല്ലതുപോലെ ബാധിക്കും. അത് ഒഴിവാക്കാനുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. സ്വാഭാവികമായും ആ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്നാണ് ഞങ്ങൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. വിശദമായ ചർച്ച നടക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ആ കാര്യമെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ടോൾ ഭേദഗതി നിയമം കുറ്റമറ്റതാക്കി രൂപപ്പെടുത്തണം.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: എം. വി. ജയരാജൻ, അങ്ങയുടെ 1 (എ) നമ്പർ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം നേടുന്നതിനായി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഇത് പൊതുവിൽ തന്നെ, നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നത് ഒരു കോടി രൂപയായി ഉയർത്താനുള്ള ഒരു ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കാവുന്നതേയുള്ളു. ഇന്ന് ഈ ഭേദഗതി വരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അതീവ ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കപ്പെടേണ്ടുന്ന ചില വസ്തുതകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ഈ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇന്നലത്തെ മന്ത്രിസഭായോഗം എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേക്ക് അനുമതി നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. 6400 കോടി രൂപ ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പാക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പദ്ധതിയാണ്. ഇതിന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. മന്ത്രിസഭ സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും വലിയ വികസന പദ്ധതിക്ക് അംഗീകാരം കൊടുത്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ, ഈ നിയമം ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ, ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ അതീവ ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട് എന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. തത്വത്തിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് സഹായകരമാകുന്ന വിധത്തിൽ ഒരു ആറുവരിപ്പാത ഗതാഗത സാന്ദ്രത വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന പശ്ചാത്തലത്തിൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. ഇവിടുത്തെ പ്രശ്നം, ഇതുമൂലം വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും സ്ഥലവുമെല്ലാം നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് ഇപ്പോഴും വലിയ ഉത്കണ്ഠയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിയമസഭാ അംഗങ്ങൾക്ക് ഇതെല്ലാം വിശദീകരിച്ചുകൊടുത്തെങ്കിലും വലിയ ഉത്കണ്ഠ ജനങ്ങൾക്കുണ്ട്. പത്ത് അറുന്നൂറ് കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡ്, 6400 കോടി രൂപ ചെലവാക്കിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി വരാൻ പോകുന്ന റോഡ്, ആ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി തന്നെ പുനരധിവാസത്തിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള തുക വകയിരുത്തി ഗവൺമെന്റ് തന്നെ അത് നടപ്പാക്കിയില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ ജനങ്ങൾ അങ്ങേയറ്റം പ്രയാസപ്പെടുന്ന രീതിയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ എത്തും.

മാത്രമല്ല, കാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഈ നിർദ്ദിഷ്ട പാതയിൽ ആയിരം രൂപയാണ് ഒരു ബസിന് ടോൾ പിരിക്കാൻവേണ്ടി ഗവണ്മെന്റ് ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പദ്ധതിയിൽ കണക്കാക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വന്നാൽ സാധാരണക്കാരന് എത്രമാത്രം സാമ്പത്തിക ബാധ്യത വഹിക്കേണ്ടിവരും എന്നത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ആയിരം രൂപ കൊടുത്തിട്ടാണ് കാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഈ നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ വഴി ബസിൽ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നത് എങ്കിൽ അത് സ്വാഭാവികമാണ്. ആ ടോളിന്റെ വിഹിതം മുഴുവൻ ടിക്കറ്റിലൂടെ യാത്രക്കാരിൽനിന്ന് ഈടാക്കുകയായിരിക്കും ഫലം. അതുകൊണ്ട് ടോൾ പിരിക്കുക എന്നത് ഇപ്പോൾ റോഡ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയാത്തതാണ് എന്നുപറയുമ്പോൾത്തന്നെ ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനെ നികുതി പിരിക്കുന്ന രീതിയിൽ പിരിച്ചുകൂടാ. ഈയിടെ മട്ടാഞ്ചേരി പാലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് കേരള ഹൈക്കോടതിയിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു കേസിൽ നടത്തിയ നിരീക്ഷണം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രദ്ധിച്ചിരിക്കാം എന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ടോളും നികുതിയും രണ്ടും രണ്ടാണ്. നികുതിപോലെ ടോൾ പിരിച്ചുകൂടാ. നികുതി എന്നുപറയുന്നത് ജനങ്ങളാകെ നൽകുന്നതാണ്. തൊഴിൽ നികുതിയായാലും കെട്ടിട നികുതിയായാലും മറ്റ് വിവിധ നികുതികളായാലും അത് ജനങ്ങളാകെ നൽകുന്നതാണ്. ടോൾ എന്നുപറയുന്നത് ഒരു പാലം അഥവാ റോഡ്, ഉപയോഗിക്കുന്നവർ നൽകേണ്ടതാണ്. അത് ഉപയോഗിക്കുന്നവർ നൽകുക എന്നുപറയുന്നതിനെ ന്യായീകരിക്കാം എങ്കിലും ജനങ്ങളിൽനിന്നും പിരിക്കുന്ന നികുതിപോലെ ടോളിനെ മാറ്റിക്കൂടാ. അതുകൊണ്ട് ഇത് നടപ്പാക്കുമ്പോൾ അതീവമായ ജാഗ്രത പാലിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ ചില ഭേദഗതികൾ ഗവണ്മെന്റ് അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ കൂടിവരുന്ന ഒരു പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഇരുചക്രം, മൂന്നു ചക്രം തുടങ്ങി, വാഹനങ്ങളെ അതുവഴി ഓടാൻപോലും അനുവദിക്കാത്ത വിധത്തിലുള്ള നിയന്ത്രണങ്ങളും മറ്റും കൊണ്ടുവരുന്നതാണെങ്കിൽ അത് സാധാരണക്കാരുടെ വാഹനത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നിടത്ത് കാര്യങ്ങൾ എത്തും. അതുകൊണ്ട് ഈ നിയമഭേദഗതി ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ഈ വക സമകാലീന പ്രശ്നങ്ങൾ കൂടി ഗവണ്മെന്റിന്റെ പരിഗണനയിൽ വരണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഇന്നിപ്പോൾ ഒരു കോടി എന്നത്, അതൊരു പാലം നിർമ്മിക്കുന്നതിന് വലിയ തുക ഒന്നുമല്ല. അത് ന്യായമായി രണ്ട് കോടിയായിട്ട് ഉയർത്തേണ്ടതാണ്. ടോളിൽനിന്നും ഒഴിവാക്കുന്നതുസംബന്ധിച്ചുള്ള പരിധി എടുക്കുമ്പോൾ ന്യായമായും കുറച്ചുകൂടി ഉയർത്തേണ്ടതാണ്. അത് ഇപ്പുറത്തുനിന്നും എഴുതിക്കൊടുത്ത ഭേദഗതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. അതുകൂടി ഗവണ്മെന്റിന് പരിഗണിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ. അങ്ങനെ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടായിരിക്കണം കേരളത്തിന്റെ ഭാവികൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഇത്തരം ഒരു നിയന്ത്രണത്തിലേയ്ക്ക് ഗവണ്മെന്റ് കടക്കേണ്ടത് എന്ന അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ</u> : സർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ വീണ്ടും അതേ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. വളരെ പ്രസക്തമായ ഒരു വസ്തുതയാണ് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഈ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഭേദഗതിയിലൂടെ കൊണ്ടുവരുന്നത്. 1976-ൽ നിലവിൽ വന്ന നിയമമാണ്. അന്ന് 35 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു പരിധി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്. 28 വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുണ്ടായിരുന്ന 35 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഇന്ററസ്റ്റാണെങ്കിലും, അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഫ്ളേഷൻ റേറ്റാണെങ്കിലും പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഒരു കോടി എഴുപത്തഞ്ചു ലക്ഷം രൂപ വരെ വരും. ആ കാരണത്താൽ നിലവിലുള്ള സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി അംഗീകരിച്ച ഒരു കോടി എന്നത് ഒന്നരക്കോടി രൂപയായി നിജപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഈ നിർദ്ദേശം പരിഗണിക്കണമെന്ന അഭ്യർത്ഥന എനിക്കുണ്ട്. ക്ലോസ് 2(സി)-യിൽ ആമ്പുലൻസിനെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരിൽനിന്നും ഓട്ടോറിക്ഷയെ ടോൾ പിരിവിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശമുണ്ടായി. ഓട്ടോറിക്ഷയെക്കൂടി ടോൾ പിരിവിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം വയ്ക്കുന്നതോടൊപ്പം വികലാംഗർ ഉപയോഗിക്കുന്ന മോട്ടോർ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ത്രീവീലേഴ്സിനെ കൂടി ഒഴിവാക്കാൻ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിക്ക് സന്മനസ്സുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, ഡ്യൂറേഷനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. എത്ര കാലത്തേയ്ക്ക് ഇത് പിരിക്കുന്നു എന്നതാണ് പ്രശ്നം. നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ള ഒരു അനുഭവം, കൊച്ചി ബൈപാസ് 17 വർഷമായി ടോൾ പിരിക്കുന്നു. ഇനി എത്ര വർഷം കൂടി പിരിക്കേണ്ടിവരും എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് എനിക്കറിയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഡ്യൂറേഷനും റേറ്റുപോലെതന്നെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണെന്ന വസ്തുത മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം എന്നും കൂടി എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ബി.ഒ.റ്റി.-യുടെ കാലമാണ്. എത്ര വിമർശനമുണ്ടായാലും ബി.ഒ.റ്റി. അനിവാര്യമായ വസ്തുതയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് തകർന്നുകിടക്കുന്ന പാലങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കാൻ, പുതിയ പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവണ്മെന്റിന്റെ സാമ്പത്തിക പരിമിതികൾ മുന്നിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ ബി.ഒ.റ്റി.-യുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം അത്യാവശ്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവിനോട് ചൈനയിൽ ബി.ഒ.റ്റി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ എത്രയിടത്ത് ടോൾ കൊടുക്കേണ്ടി വന്നു എന്ന് ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. ഞാനും ചൈനയിൽ പോയി പലയിടങ്ങളിലും റോഡിനും പാലത്തിലും ടോൾ കൊടുത്തിട്ടുള്ളയാളാണ്. അപ്പോൾ ടോൾ കൊടുക്കുക, ബി.ഒ.റ്റി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ പണി ചെയ്യുക എന്നത് നിലവിലുള്ള ലോക സാമ്പത്തിക സമീപനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തെറ്റാണ് എന്ന് ആർക്കും പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. പക്ഷേ ഒരു വസ്തുത വളരെ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അത് നമ്മുടെ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ്. അതിനാവശ്യമായ നിബന്ധനകൾ ഉണ്ടാക്കിയത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റാണ്. എഗ്രിമെന്റ് വച്ചത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവണ്മെന്റ് എടുത്ത തീരുമാനം ഈ ഗവണ്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കി എന്നുമാത്രമേയുള്ളൂ. അവിടെ കഴിഞ്ഞ ഗവണ്മെന്റിന്റെ ആളുകൾ തന്നെ അവർ ഉണ്ടാക്കിയ എഗ്രിമെന്റിനെതിരായി സമരം ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഇതൊരു വിരോധാഭാസമല്ലേ? ടോളിന്റെ കാര്യത്തിൽ അവധാനതയുണ്ടാകണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇടതുപക്ഷ മെമ്പർമാരുടെ സമീപനത്തിൽ മാറ്റമുണ്ടായി വരുന്നു. സന്തോഷമുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇപ്പോൾ എന്റെ പ്രിയ സ്നേഹിതൻ ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ നമ്മുടെ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. മന്ത്രി ഡോ. എം. കെ. മുനീറിന്റെ ഷർട്ടിനെപ്പറ്റി പ്രശംസിച്ചു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശരീരത്തിന്റെ വെളുപ്പിനെപ്പറ്റി സംസാരിച്ചു. 'കറുപ്പിനഴക്, വെളുപ്പിനഴക്' എന്നത് ഈ കാലഘട്ടത്തിന്റെ ഒരു ശബ്ദമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. കറുപ്പിന് അഴകും വെളുപ്പിനഴകും ആകുമ്പോൾ ചുവപ്പിന് അഴക് കുറഞ്ഞു എന്ന ഒരു അർത്ഥം ഉണ്ടാകുന്നില്ലേ എന്നതാണ് എന്റെ സംശയം. സ്വാഭാവികമായും പച്ച ചേരുമ്പോഴോ, അല്ലെങ്കിൽ ചുവപ്പിൽ മഞ്ഞ ചേരുമ്പോഴോ അതിന്റെ നിറം കാവിയായി മാറും. കറുപ്പ് ചുവപ്പാണ് എന്നുപറയാൻ കഴിയുകയില്ല. നമുക്കറിയാമല്ലോ മഹാനായ മാർക്സ് കറുപ്പിനെപ്പറ്റി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 'മത'ത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞ ആ കറുപ്പും നിങ്ങൾ ഇപ്പോൾ മാറ്റിയിരിക്കുന്നു. ഹൃദയമില്ലാത്ത അവസ്ഥയുടെ ഹൃദയമായി, ആത്മാവില്ലാത്ത അവസ്ഥയുടെ ആത്മാവായി മാർക്സ് പറഞ്ഞിരുന്ന കറുപ്പ് ഇപ്പോൾ നിങ്ങൾ തിരുത്തിപ്പറയുന്നു എന്നതാണ് സത്യം. അതിനാൽ ഈ നിറംമാറ്റം പോലെ കാവിയിൽ ചെന്ന് അവസാനിക്കാതിരിക്കട്ടെ എന്ന് മാത്രമേ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുള്ളൂ.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: നിറംമാറ്റം, യഥാർത്ഥത്തിൽ ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് പല വകുപ്പുകളും മാറി മാറി നോക്കിയിട്ട് പറ്റുകയില്ല എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ കീടനാശിനിയായാലും തരക്കേടില്ല എന്നൊക്കെ പറയുന്നവർക്കുള്ള നിറംമാറ്റമല്ലാതെ ഞങ്ങൾക്ക് ഒരു നിറംമാറ്റവുമില്ല. അങ്ങ് പാടിയ ആ പാട്ടുകൾ അങ്ങ് പാടുകയല്ല, വാക്കുകളിലൂടെ പറയുകയാണ് ചെയ്തത്. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഏൽപ്പിക്കുകയല്ലേ കുറച്ചുകൂടെ നല്ലത്. മന്ത്രിയായിരുന്നുവെങ്കിൽ മനോഹരമായി ആ പാട്ട് പാടുന്നത് നമുക്ക് കേൾക്കാമായിരുന്നു.

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ: അദ്ദേഹം 'കറുപ്പിനഴക്.....വെളുപ്പിനഴക്' എന്ന് സഭയിൽ പാടുകയില്ലെന്ന് ഞാൻ പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ബി. വിജയകുമാർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ജയരാജന്റെ മോഹഭംഗം അങ്ങേയ്ക്ക് മനസ്സിലാകുന്നില്ലേ? മുട്ടനാടിന്റെ പുറകെ നടക്കുന്ന മാതിരി 9 മാസം പുറകേ നടന്നിട്ടൊന്നും കിട്ടാതെ വന്നപ്പോൾ ഇപ്പോൾ കീടനാശിനി വരെയെന്നൊക്കെ പറഞ്ഞ് ആക്ഷേപിക്കുന്നത് മെമ്പറുടെ മോഹഭംഗമാണെന്നുള്ളത് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രയാറിന് അറിയാമോ?

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് സത്യം. ആ മോഹഭംഗത്തിന്റെ ശബ്ദമാണ് ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിലൂടെ നമുക്ക് കേൾക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഒരു കാര്യംകൂടി സന്ദർഭോചിതമായി ഓർമ്മിപ്പിക്കുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ആ വസ്തുത ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരുടെ ശ്രദ്ധയിൽ ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ബോഫോഴ്സ് തോക്ക് ഇടപാടിൽ രാജീവ്ഗാന്ധി കുറ്റക്കാരനാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ബി.ജെ.പി.-യാണെങ്കിലും മാർക്സിസ്റ്റ് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടിയാണെങ്കിലും ഇടതുപക്ഷ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളാണെങ്കിലും ഒരുപാട് ചരിത്രവധം ചെയ്തു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇപ്പോൾ ഹൈക്കോടതി വരെ അദ്ദേഹം അഴിമതിക്കാരനല്ലെന്ന് അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ആ വസ്തുത ശ്രീ. ജയരാജന്റെ പരാമർശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സന്ദർഭോചിതമായി ഞാൻ പറഞ്ഞതാണ്. ഞാൻ വീണ്ടും വിഷയത്തിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ തീർച്ചയായും .....

ശ്രീ. കെ. ബാബു: അന്തരിച്ച പ്രധാനമന്ത്രി രാജീവ് ഗാന്ധി ബോഫോഴ്സ് തോക്ക് ഇടപാടിൽ അഴിമതിക്കാരനാണെന്ന് ആരോപിച്ചുകൊണ്ട് രാജ്യവ്യാപകമായി പ്രക്ഷോഭണം നടത്തുകയും പ്രചരണം നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നതിൽ ഒരു കൂട്ടർ മാർക്സിസ്റ്റുകാരാണ്. രാജീവ് ഗാന്ധി ബോഫോഴ്സ് തോക്ക് ഇടപാടിൽ അഴിമതിക്കാരനല്ലെന്നുള്ള ഡൽഹി ഹൈക്കോടതി വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാർക്സിസ്റ്റ് പാർട്ടി മിനിമം മാപ്പ് പറയുകയെങ്കിലും ചെയ്യേണ്ടതല്ലേ; അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായം എന്താണ്?

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ: വേണ്ടിവരും. എന്നും അവർ തെറ്റുകൾ ചെയ്യുകയും കാലാന്തരത്തിൽ തിരുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവുപോലും ഇന്നലെ മഹാത്മാഗാന്ധിയുടെ പേരിലും പണ്ഡിറ്റ് ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിന്റെ പേരിലും ആവേശം കൊണ്ടപ്പോൾ ഞങ്ങൾക്കൊക്കെ വളരെ സന്തോഷം തോന്നി. ഞാൻ പറഞ്ഞ രണ്ടു നിർദ്ദേശങ്ങളോടുകൂടി ഇത് വീണ്ടും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് വിടണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മരാമത്ത്വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): ഇവിടെ പരാമർശിച്ച കാര്യങ്ങൾക്ക് ചെറുതായി, ഹ്രസ്വമായി ചില വിശദീകരണങ്ങൾ നൽകാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 1977-ൽ 35 ലക്ഷം രൂപ മുതൽ നിർമ്മാണച്ചെലവുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് ഏർപ്പെടുത്തിയ ടോൾ ഇപ്പോൾ 1 കോടി രൂപ മുതലുള്ളവയ്ക്ക് ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ്. പക്ഷെ, 1977-ൽ 15 ലക്ഷം രൂപ മുതലുള്ളവയ്ക്ക് മാത്രമായിരുന്നു ടോൾ പിരിവ്. അത് 1988-ൽ 25 ലക്ഷം രൂപയാക്കി. 1990-ൽ അത് 35 ലക്ഷം രൂപയാക്കി. 2004-ൽ അത് 1 കോടി രൂപയാക്കുന്നു. 1977-നും 1986-നും ഇടയിൽ 9 വർഷത്തിനു ശേഷമാണ് 25 ലക്ഷം രൂപയാക്കിയത്. 25 ലക്ഷം രൂപ, 35 ലക്ഷം രൂപയാക്കിയത് 3 വർഷത്തിനിടയിലാണ്. 1990-നു ശേഷം 13 വർഷമായി ഇതിൽ അമെന്റ്മെന്റ് വന്നിട്ടില്ല. 13 വർഷത്തിനു ശേഷമാണ് അമെന്റ്മെന്റ് വരുന്നത്. ആനുപാതികമായി നോക്കുമ്പോൾ 35 ലക്ഷം രൂപ 90-ലാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. 1990 മുതൽ 2004 വരെയുള്ള സമയത്തെ ഇൻഫ്ളേഷൻ പരിശോധിക്കുകയാണെങ്കിൽ 1 കോടിരൂപ ന്യായമായിട്ടുള്ള വർദ്ധനവാണ് എന്നുതന്നെയാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. ഇതുപോലെ ഇവിടെ പറഞ്ഞ ചില ഭേദഗതികളുണ്ട്. അതിലൊന്ന് ആട്ടോറിക്ഷകളെ ഒഴിവാക്കുന്ന ഭേദഗതി വേണമെന്നതാണ്. അതുപോലെതന്നെ സാധാരണക്കാരെ ബാധിക്കുന്ന കുറെയധികം പ്രശ്നങ്ങൾ പറഞ്ഞു. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ രണ്ട് ആനുകൂല്യങ്ങൾ തന്നെ ആദ്യമായിട്ട് വരുന്നതാണ്. ടു വിലേഴ്സിനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള അമെന്റ്മെന്റ് ആദ്യമായിട്ടാണ് വരുന്നത്. 1977 മുതൽ 2004 വരെ അത് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ ആമ്പുലൻസിനെ ഇതിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കുന്ന തീരുമാനം ആദ്യമായിട്ടാണ് വരുന്നത്. അപ്പോൾ സാധാരണ ജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കി ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തി എന്നു പറയുന്ന പ്രതികരണത്തോട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ടോൾ അധികം ജനങ്ങൾ കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഇത് 1 കോടി രൂപയായിട്ട് ഉയർത്തിയത് എന്നാണ്. അതുപോലെ ടൂ വിലേഴ്സിനെ ഒഴിവാക്കുന്നത് കുറെയാളുകളുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കാനാണ്. ആമ്പുലൻസ് ഒഴിവാക്കിയിട്ടുള്ളതും കുറച്ചുപേരുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കാനാണ്. മാത്രമല്ല ഇതിൽ വേറൊരു ഭാഗത്ത് ഒരു കാര്യം പറയുന്നുണ്ട്. ഈ ആക്ടിൽ തന്നെ The toll shall be levied at such rute and for such period as the Government may, by notification in the Gazette, declare to be necessary for the recovery of the amounts expended upon such bridge by the Government....അതായത് സാധാരണ രീതിയിൽ ടോൾ പിരിക്കാനുള്ളത്, ഈ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവ് റിക്കവറിയായി ലഭിക്കുന്നതുവരെ ടോൾ പിരിവുണ്ടായിരിക്കും. അതിന് ഇവിടെ പറഞ്ഞത് 17 വർഷമായിട്ടും 18 വർഷമായിട്ടും ടോൾ പിരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുവെന്നാണ്. പക്ഷെ, ഇതിൽ ഗസറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെ ഗവണ്മെന്റിന് ഉചിതമായ തീരുമാനം എടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ഗവണ്മെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് 15 വർഷത്തിനപ്പുറം ടോൾ പിരിക്കേണ്ടതില്ല. 15 വർഷം വരെ ടോൾ പിരിക്കാം. റിക്കവറി ആയാലും ഇല്ലെങ്കിലും 15 വർഷത്തിനുശേഷം ടോൾ പിരിക്കേണ്ടതില്ല എന്നുള്ള ഒരു നോട്ടിഫിക്കേഷനും ഇതിൽ അമെന്റ്മെന്റായി വരേണ്ട ആവശ്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട്, അത് സെപ്പറേറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷനായിരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതുകൊണ്ട്, അതിന് ഗവണ്മെന്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷനിറക്കിയിട്ടുണ്ട് എന്ന കാര്യവും ഇവിടെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇതോടുകൂടി 15 വർഷത്തിനു മുകളിലുള്ള ഇപ്പോൾ പിരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പാലങ്ങളിൽ ഇനി ടോൾ പിരിക്കുകയില്ല. അതുപോലെ 1 കോടിരൂപയ്ക്കു താഴെയുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് ഇനി ടോൾ പിരിക്കേണ്ടതില്ല എന്ന ഡിസിഷൻ വരുന്നു. ടൂ വീലേഴ്സിനെ ഒഴിവാക്കുന്നു, ആമ്പുലൻസിനെ ഒഴിവാക്കുന്നു, ഇങ്ങനെ എല്ലാ തരത്തിലും ജനങ്ങൾക്ക് ആശ്വാസമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള ഒരു തീരുമാനമാണ് ഈ അമെന്റ്മെന്റിലൂടെ വരുന്നത്.

<u>ശ്രീ. ബി. വിജയകുമാർ:</u> ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രയാർ ഉന്നയിച്ച വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമുണ്ട്. സമൂഹത്തിൽ വളരെ പീഡിതരായ വികലാംഗരുടെ ത്രീ വിലർ, അത് ശ്രീ. ബാബുവും ഉന്നയിച്ചു. അത് ഒഴിവാക്കണം. അത് ഒഴിവാക്കേണ്ടത് വളരെ അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ:</u> ടോൾ ആക്ടിന്റെ പ്രസക്തമായിട്ടുള്ള ഭാഗം പറഞ്ഞു. അതിൽ ബ്രിഡ്ജസിന് നിർമ്മാണച്ചെലവ് എത്രവന്നു, അത് മീറ്റ് ചെയ്യുന്ന നിലയിൽ ഞങ്ങൾ ടോൾ പിരിക്കും എന്നാണല്ലോ ഈ ആക്ടിൽ പറയുന്നത്. ശ്രീ. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് വളരെ പ്രസക്തമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. ബ്രിഡ്ജസിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവിൽ അനുബന്ധ റോഡിന്റെ, അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നത് സ്വാഭാവികമായും ഒഴിവാക്കേണ്ടതല്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇത് ഉള്ള നിയമമാണ്. ഞാൻ ആ നിയമത്തിൽ മാറ്റമൊന്നും വരുത്തിയിട്ടില്ല. ടോൾ ആക്ടിലെ ബ്രിഡ്ജിന്റെ ഡഫനിഷൻ "bridge" means any bridge on a highway, but does not include a bridge the cost of construction of which (including the cost of construction of the approach roads necessary for connecting the bridge to the highway) അപ്രോച്ച് റോഡ് ഇതിൽ വരും. അപ്രോച്ച് റോഡ് എന്നു പറയുമ്പോൾ നമ്മൾ ഭയപ്പെടേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അപ്രോച്ച് റോഡ് കൂടെ വന്നാൽ 15 മീറ്റർ അതായത് ഈ ബ്രിഡ്ജുമായി ഒരേ ലവലിലാണ് ഹൈവേ നിൽക്കുന്നതെങ്കിൽ 15 മീ. വേണ്ടിവരും. അല്ലെങ്കിൽ കൂടിവന്നാൽ 100 മീറ്ററാകും. ഇതിന് മൊത്തത്തിൽ വരുന്ന ചെലവ് 3 ലക്ഷത്തിനും 4 ലക്ഷത്തിനും ഇടയിലാണ്. മൂന്നോ നാലോ ലക്ഷത്തിന്റെ പ്രശ്നം മാത്രമേ അപ്രോച്ച് റോഡിൽ വരുന്നുള്ളൂ. ചില സന്ദർഭങ്ങളിൽ അപ്രോച്ച് റോഡ് എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് വളരെ ദീർഘമായിട്ടുള്ള കണക്ടിംഗ് റോഡ്സ് കൂടെ എടുക്കുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അത് ഇവിടെ ഒരിക്കലും പരിഗണിക്കുകയില്ല. യഥാർത്ഥ അപ്രോച്ച് റോഡിന് immediate approach road-ന്റെ കാര്യം മാത്രമെ ഇതിൽ വരുന്നുള്ളൂ. ഇതിന് വലിയ ഒരു സംഖ്യ വരുന്നില്ല. 1972-ലെ ടോൾ ആക്ടിൽ നിബന്ധന ചെയ്തിട്ടുള്ളതിൽ നിന്നും ഒരു മാറ്റവും ഇതിൽ വരുത്തിയിട്ടില്ല എന്നു മാത്രമാണ് ഇതു സംബന്ധിച്ച് പറയാനുള്ളത്. പിന്നെ ഇവിടെ പറഞ്ഞ മറ്റ് വിഭാഗങ്ങൾ ഉദാഹരണത്തിന് വികലാംഗരായ ആളുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ത്രീ ചക്ര വാഹനങ്ങൾ സ്കൂൾ ബസ്സ് ഇതൊക്കെ ഒഴിവാക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതുപോലെതന്നെ ആക്സിഡന്റിൽ പെട്ടവരെയും അത്യാസന്ന നിലയിലായ രോഗികളെയും ആശുപത്രിയിലേക്കുകൊണ്ടുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഇവയൊക്കെ ടോളിന്റെ പരിധിയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാൻ അവ പ്രത്യേകമായി മെൻഷൻ ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല. ഇന്നത്തെ സാമൂഹ്യ അന്തരീക്ഷത്തിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്ക് പ്രത്യേക പരിഗണന ലഭിക്കുകതന്നെ ചെയ്യും. അതുപോലെതന്നെ ആക്സിഡന്റായി പോകുന്ന സമയത്ത് ചിലപ്പോൾ ഒരു കാറിൽ ഹാർട്ട് അറ്റാക്കായിട്ടുള്ള ഒരു രോഗിയെയാണ് കൊണ്ടുപോകുന്നതെങ്കിൽ അവർക്ക് പരിഗണന കൊടുക്കണ്ടേ. അത്യാസന്ന നിലയിൽ ഒരു ഗർഭിണിയെ കൊണ്ടുപോകുന്നുവെങ്കിൽ, ബ്ലീഡിങ്ങോടുകൂടി കൊണ്ടുപോകുന്നു വെങ്കിൽ para plegia, semi plegia എന്നുപറഞ്ഞ് ഓരോന്നും സെപ്പറേറ്റായിട്ട് ഇതിൽ വയ്ക്കാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ട് അതൊക്കെ യുക്തമായ രീതിയിൽ അവിടെ കൈകാര്യം ചെയ്യും എന്നുള്ള വിശ്വാസത്തിൽ ഇതൊരു പുതിയ നിർദ്ദേശമായി വന്നതാണ്. ഇത്രയും കാലം ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ പരിഗണിച്ചുതന്നെയാണ് ഇവിടെ കാര്യങ്ങൾ നടന്നിട്ടുള്ളത് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട്.....

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: ടോൾ ഫീ നിശ്ചയിക്കുന്ന കാര്യത്തിലെ മാനദണ്ഡം എന്തൊക്കെയാണ്?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഈ ഷെഡ്യൂളിൽ ടോൾ ഫീ ഇൻക്രീസ് ചെയ്തിട്ടില്ല. സാധാരണ ഇതിന്റെകൂടെ ടോൾ ഇൻക്രീസ് ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. 22-7-1983-ൽ റേറ്റ് കൂട്ടിയതിനുശേഷം പിന്നെ അത് സംബന്ധിച്ച് ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നാണ് എനിക്ക്

അറിയുവാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതിന്റെ കറക്ടായിട്ടുള്ള വിവരം ഇപ്പോൾ പറയുവാൻ സാധിക്കുകയില്ല. പക്ഷേ ഇവിടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ ശരിക്കും പ്രൈവറ്റ് പ്രോജക്ടായിട്ട് വരുന്നതാണ്. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിൽ നമ്മൾ പിരിക്കുന്നത് ടോൾ അല്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ യൂസർ ഫീ എന്നാണ് അതിനെ പറയുക. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് G.C.D.A Pre-bid meeting-ൽ എടുത്ത തീരുമാനപ്രകാരമാണ് ആദ്യമായി ഇവിടെ Build Operate and Transfer method-ൽ ഒരു പാലം നിർമ്മിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ, ആ Pre-bid meeting ആണ് അതിന്റെ ഷെഡ്യൂളുകൾ തീരുമാനിക്കുന്നത്. ടോളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണ് യൂസർ ഫീ എന്നതുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് Road Fund Bill ഇവിടെ കൊണ്ടുവരേണ്ടി വന്നത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ എടുത്തിട്ടുള്ള ഒരു കരാർ പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അന്നത്തെ ജി.സി.ഡി.എ. അഭ്യർത്ഥിച്ചത് പ്രകാരമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം Kerala Road Fund Bill ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നത്. യൂസേഴ്സ് ഫീ എന്നുപറയുന്നതും ടോളും വ്യത്യസ്തമാണ്. ഈ ടോൾ തന്നെ സ്റ്റേറ്റ് റോഡുകൾക്കുള്ള ടോളാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ ടോളുകൾക്ക് ഇത് ബാധകമല്ല. ഇത് സ്റ്റേറ്റിനുവേണ്ടി മാത്രമുള്ള പ്രത്യേകം നിയമമായതുകൊണ്ട് സ്റ്റേറ്റ് നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കും അപ്രോച്ച് റോഡുകൾക്കും മാത്രമേ ഇത് പ്രയോജനപ്പെടുകയുള്ളൂ. നാഷണൽ ഹൈവേ എന്തുകൊണ്ട് അങ്ങനെ ചെയ്തില്ല എന്ന് നിങ്ങൾ നാളെ ചോദിച്ചാൽ അത് രണ്ടും വ്യത്യസ്തമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുവാൻ വേണ്ടിയാണ് ഈ സമയം ഞാൻ വിനിയോഗിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്, പരമാവധി ആനുകൂല്യങ്ങൾ ജനങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന രീതിയിൽ ഒരു ഭേദഗതി ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്ന സാഹചര്യത്തിൽ നിങ്ങൾ അതിന്റെ അന്തഃസത്ത ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് സ്വീകരിക്കുകയും ഇത് പാസ്സാക്കിത്തരികയും ചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എം. പി. ഗംഗാധരൻ:</u> ഇതിന്റെ കോസ്റ്റ് മുഴുവൻ കിട്ടിയാലും ഇല്ലെങ്കിലും പതിനഞ്ച് കൊല്ലക്കാലം സമയപരിധി വച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പതിനഞ്ച് കൊല്ലക്കാലം കഴിയുമ്പോൾ പിന്നെ ഒരു നോട്ടിഫിക്കേഷനും വരാതെ അതിൽത്തന്നെ ഒരു അമന്റിംഗ് ക്ളാസ് വച്ചാൽ അതോടുകൂടി അത് സീസ് ചെയ്യുമെന്ന് വന്നാൽ പിന്നെ നോട്ടിഫിക്കേഷന് കാത്തിരിക്കേണ്ട. ചിലപ്പോൾ ഉദ്യോഗസ്ഥർ നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇറക്കുവാൻ വൈകിയാൽത്തന്നെ പതിനഞ്ച് കൊല്ലം കഴിയുമ്പോൾ എന്ന് വയ്ക്കുന്നതല്ലേ നല്ലത്?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> ഇത് മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് തന്നെ ആവശ്യമുണ്ടെങ്കിൽ അതിൽ എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതുണ്ടെങ്കിൽ അതാത് കാലഘട്ടത്തിൽ പതിനഞ്ച് വർഷം എന്നുവച്ചാൽ, പിന്നെ ഒരു അമന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരുന്നതിനു പകരം കുറച്ച് കൂടി ലൂസായി ഗുണകരമായ രീതിയിൽ എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും നമുക്ക് ആ നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇറക്കുവാനുള്ള സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടിയാണ് ഇങ്ങനെ വച്ചിട്ടുള്ളത്. ബിൽ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. പി. ഗംഗാധരൻ: ഉദ്യോഗസ്ഥതലത്തിൽ കാലതാമസം വന്നാൽ ഇതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ട് ജനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടാകും. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ അവതരിപ്പിച്ച 1 എ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: പ്രസ് ചെയ്യുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി നിരാകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ.....

അനുകൂലിക്കുന്നവർ,.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ,.....

ഭേദഗതി നിരാകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ അവതരിപ്പിച്ച 2 (ബി) ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ: പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടുകൂടി പിൻവലിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ,.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ,.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുന്നു.

XI ക്രമപ്രശ്നം

അംഗങ്ങളുടെ ഭേദഗതികൾക്ക് തുല്യമായി ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നത് സംബന്ധിച്ച്

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ,.... ഞാൻ എഴുതി തന്നിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ ഈ സഭയിൽ ഒരു റൂളിംഗ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നിയമസഭാംഗങ്ങൾ വകുപ്പ് തിരിച്ച് ഭേദഗതി തരുമ്പോൾ അംഗങ്ങൾ തരുന്ന ഭേദഗതി പിന്നീട് ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതിയായി സഭയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ പാടില്ലായെന്ന് ചെയറിൽനിന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: രണ്ട് തരത്തിലുള്ള കീഴ്വഴക്കം ഇവിടെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പറയുവാനുള്ളത് ഇത് അംഗീകരിക്കുന്നതായിരിക്കും സഭയ്ക്ക് കുറച്ചുകൂടെ നല്ലത് എന്നാണ്. ഇവിടുത്തെ നിങ്ങളുടെ ഭൂരിപക്ഷം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് എന്തും ചെയ്യാമെന്ന് പാർലമെന്ററി അഫയേഴ്സ് വകുപ്പുമന്ത്രി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടാകാം.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: ഇന്നത്തെ അസംബ്ളി കവറിൽ മന്ത്രിയുടെ അമന്റ്മെന്റാണ് കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതാണ് ശരി. അങ്ങനെ റൂളിംഗ് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. മിനിസ്റ്ററുടെ അമന്റ്മെന്റ് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സഭയെ മിസ്ലീഡ് ചെയ്യുകയാണ്.

XII നിയമനിർമ്മാണകാര്യം—(തുടർച്ച)

(2) 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ 2-ാം വകുപ്പ്

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(112) In section 2 (a) of the principal Act proposed to be amended by clause 2 (i) substitute the words "One hundred lakhs and one hundred rupees" for the words "One hundred lakh rupees".

സർ, നൂറ് ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് നൂറ് ലക്ഷത്തി ഒരുന്നൂറായി മാറ്റണമെന്നുള്ളതാണ് ഭേദഗതി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ബിൽ പൈലറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് കുറേ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പാറശ്ശാല
12.00 Noon മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനിടയിൽ ഒരു കോടി രൂപ, അതിന്റെ പരിധിയായി വച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു വാഹനത്തിനു തന്നെ വളരെയധികം കാശ് കൊടുക്കേണ്ടതായി വരും. സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനനികുതി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വാഹനനികുതി, മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് കേരളത്തിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ. കേരളത്തിൽ വാഹനനികുതിക്കു പുറമേ ഇത്തരമൊരു ടോൾ കൊണ്ടുവരുന്നത് യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെയധികം സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുണ്ടാക്കുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പരിധി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ഭേദഗതിയുടെ സാരം. കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ കണ്ണവം പാലം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്ത അവസരത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്നെ ആ ചടങ്ങിൽ പങ്കെടുക്കുകയുണ്ടായി. ആ പാലത്തിന്റെ ചെലവെന്നു പറയുന്നത് ഒരു കോടി രൂപയാണ്. ഒരു കോടി രൂപ ഇതിന്റെ പരിധിയായി വച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ സ്വാഭാവികമായിട്ടും ആ പാലത്തിലൂടെ പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ടോൾ കൊടുക്കേണ്ടതായി വരും. അന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചടങ്ങിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ടു പറഞ്ഞത്, 35 ലക്ഷത്തിന്റെ പരിധി ഒരു കോടിയായിട്ട് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്നാണ്. അങ്ങനെ ഒരു കോടി രൂപയായിട്ട് നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ

സ്വാഭാവികമായിട്ടും കണ്ണവം പാലത്തിലൂടെ പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ടോൾ കൊടുക്കേണ്ടതായി വരും. ഒരു കോടി ഒരുനൂറു രൂപ എന്നു മാറ്റിക്കഴിഞ്ഞാൽ അന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉറപ്പു കൊടുത്ത നിലയിൽ ആ പാലത്തിലൂടെ പോകുന്ന വാഹനങ്ങളെ ടോളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ട് അന്ന് മന്ത്രി നൽകിയിട്ടുള്ള ഉറപ്പ് പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ ഭേദഗതി അംഗീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(115) In section 2 (a) of the principal Act proposed to be amended by clause 2 (i) for the words "One hundred lakhs rupees" substitute the words "One hundred and fifty lakhs rupees"

(157) In section 2(c) of the principal Act proposed to be amended by clause 2 (ii) after the words "an ambulance" the words "or a vehicle owned by an educational institution regularly used for conveyance of students" shall be inserted.

ശ്രീ. കളത്തിൽ അബ്ദുള്ള: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(116) In section 2(a) of the Kerala Tolls Act, 1976 proposed to be amended by clause 2 (i) substitute the words "One hundred and ninety-five lakh rupees" for the words "One hundred lakh rupees".

(134) In section 2 (a) of the Kerala Tolls Act, 1976 proposed to be amended by clause 2(i) substitute the words "excluding the cost of construction of approach roads" for the words " including the cost of construction".

(136) In section 2 (a) of the Kerala Tolls Act of 1976 proposed to be amended by the clause 2(i) insert the words "a bridge that connects two parts of a village or two villages" and after the words "but does not include" and before the words "a bridge the construction of which".

(139) In section 2(c) of the principal Act proposed to be amended by clause 2(ii) substitute the words "other than a two wheeler or an ambulance or an autorickshaw or a Vehicle owned by a member of Kerala Legislative Assembly or a physically handicapped person or

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

a widow of a soldier who had laid down his life during his tenure of service or a Freedom Fighter for Indian Independence" for the words "other than two wheeler or an ambulance".

സർ, വലിയ പുഴകൾ, ഗ്രാമീണമായ പ്രദേശങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഒരു കോടി രൂപയിൽ അധികം ചെലവുവരും. അതിന്റെ നിർമ്മാണച്ചെലവിന് ഒരു കോടി രൂപ ഫിക്സ് ചെയ്താൽ സാധാരണക്കാരായ, ഗ്രാമീണരായ ആളുകൾക്ക് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് രണ്ടു കോടി രൂപയിൽ താഴെ ടോളിന്റെ റേറ്റ് ഉയർത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

118 In section 2(a) of the principal Act proposed to be amended by clause 2 (i) for the words "One hundred lakhs rupees" the words "Two hundred lakhs rupees" shall be substituted.

143 In section 2(c) of the principal Act proposed to be amended by clause 2(ii) after the words "or an ambulance" the following words shall be added "or a three wheeler"

സർ, ഓട്ടോറിക്ഷ സാധാരണ നിലയിൽ പാലത്തിൽക്കൂടി പോകുന്നതാണ്. അവനും ടോൾ കൊടുക്കേണ്ടിവരും. പാവപ്പെട്ട ഓട്ടോറിക്ഷാക്കാർ ജീവിക്കാൻ വിഷമത അനുഭവിക്കുന്നവരാണ്. അതുകൊണ്ട് ത്രീവീലറിനെ ടോളിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

156 In section 2(c) of the principal Act proposed to be amended by clause 2(ii) for the words "other than a two wheeler or an ambulanc" the words "other than a two wheeler, an ambulance or training wheels" shall be substituted.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

159 In section 2(c) of the principal Act proposed to be amended by clause 2(ii) after the words "or an ambulance" add the words "or school college buses".

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ]

ശ്രീ. ഡൊമിനിക് പ്രസന്റേഷൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(161) Add the following Explanation at the end of clause (2): "Explanation:- For the purposes of this clause the expression two-wheeler includes a two-wheeler to which a side car is attached".

സർ, physically handicapped persons പലരും സ്ക്കൂട്ടറിന്റെ കൂടെ സൈഡ് കാർ ഘടിപ്പിച്ചാണ് ഓടിക്കുന്നത്. അതിനെ കൂടി ഒഴിവാക്കിയില്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടാകും. ലോകത്ത് എല്ലായിടത്തും handicapped persons-ന്റെ കാര്യത്തിൽ കൺസെഷൻ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇത് അംഗീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: മറ്റു ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

മരാമത്തുവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ജയരാജൻ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യമുണ്ടായിരുന്നു. പാലത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടനത്തിൽ പങ്കെടുത്തപ്പോൾ ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഇത് പരിശോധിക്കാമെന്നാണ്. പരിശോധിച്ചപ്പോൾ കാലാകാലങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുള്ള ഡെഫനിഷനിൽ പറഞ്ഞ Bridge means any bridge on a high way but does not include a bridge, the cost of construction of which including the cost of construction of the approach roads necessary for connecting the bridge to the high way is less than 15 lakhs rupees. എന്നാണ്. "is less than" എന്നുള്ള പ്രയോഗമാണ് എല്ലാ ഘട്ടത്തിലും വന്നിട്ടുള്ളത്. ഒരു കോടി ഒരുനൂറു രൂപ എന്നുള്ളത് ബില്ലിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിന്റെ സാങ്കേതിക പ്രശ്നമുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. ഒരു കോടി രൂപ വരുന്നതിന് ടോൾ കൊടുക്കണമെന്നുള്ള അർത്ഥത്തിലാണ് നമ്മൾ ഈ ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഓരോ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്ന സമയത്തും "less than" എന്നുള്ള പ്രയോഗത്തിൽ തന്നെയാണ് അമെന്റ്മെന്റ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അതു മാറ്റാൻ പ്രയാസമുണ്ട്. വികലാംഗരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുമ്പോൾ, ത്രീ വീലേഴ്സിനെ ഡിഫൈൻ ചെയ്തുവരുമ്പോൾ അതിനകത്ത് ഓട്ടോറിക്ഷയും വരുന്നു. അതിനെ നമുക്ക് പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കാൻ പറ്റില്ല. കാരണം ടോൾ എന്നു പറയുന്ന കൺസെപ്റ്റു തന്നെ അതോടുകൂടി പോകുകയാണ്. ഓരോ സെക്ഷനെയും നമ്മൾ ഒഴിവാക്കുമ്പോൾ, ആ സമയത്ത് ബസ്സ് ഒഴിവാക്കേണ്ടി വരും. കാരണം, ബസ്സിലും സാധാരണ ജനങ്ങൾ, ഏറ്റവും പാവപ്പെട്ട ആളുകളാണ് സഞ്ചരിക്കുന്നത്. പാവപ്പെട്ടവരാണ് ജീപ്പിൽ പോകുന്നതെന്നു പറഞ്ഞ് അതും ഒഴിവാക്കണം. അങ്ങനെ വരുന്ന സമയത്ത് ടോൾ എന്നു പറയുന്ന കൺസെപ്റ്റ് തന്നെ ഇല്ലാതാകുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഓട്ടോറിക്ഷയെ ഒഴിവാക്കാൻ പറ്റാതെ പോയിട്ടുള്ളത്. സൈഡ് കാർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വരുമ്പോൾ ഇതിന്റെ ഡെഫിനിഷനിൽ കൂടുതലായിട്ടുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വേണ്ടിവരും. സാധാരണ ടോൾ കളക്ട് ചെയ്യുന്ന ആളുകൾ അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു സമീപനമാണ് 1977 മുതൽ 2004 വരെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. 2004-നു ശേഷവും ആ സമീപനം ഉണ്ടാകുമെന്ന വിശ്വാസത്തിൽ ഇത് നമുക്ക് സ്വീകരിക്കേണ്ടതില്ല എന്ന അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്.

Mr. Speaker: Amendment No. 112 moved by Shri P. Jayarajan is by leave withdrawn. The Amendment Nos. 115 & 157, moved by Shri Kovoor Kunjumon are by leave withdrawn. The Amendment Nos. 116, 134, 136 & 139, moved by Shri Kalathil Abdulla are by leave, withdrawn. The Amendment Nos. 118 & 143 moved by Shri A. K. Balan are by leave, withdrawn. The Amendment No. 156 moved by Shri K. P. Mohanan is by leave, withdrawn.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ, ഞാൻ ഒരു പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. ഈ അമെൻഡ്മെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിലുള്ള റൂളിംഗിന് വിപരീതമായിട്ടാണ് ഒഫിഷ്യൽ അമെൻഡ്മെന്റ് ഇവിടെ വന്നിരിക്കുന്നത്. അതിൽ അങ്ങയുടെ റൂളിംഗ് ഉണ്ടാകണം. നിലവിലുള്ള റൂളിംഗ്.....

മി. സ്പീക്കർ: റൂളിംഗ് ഇവിടെ ചെയ്തില്ലേ?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തു നിന്ന് ഒരു വിശദീകരണം വേണം. അങ്ങ് കഴിഞ്ഞ സമ്മേളനത്തിൽ റൂളിംഗ് നൽകിയതാണ്. അംഗങ്ങൾ പഠിച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് ഭേദഗതി തന്നാൽ അത് പിന്നീട് ഒഫിഷ്യൽ അമെൻഡ്മെന്റായിട്ട് മന്ത്രിമാർ അവതരിപ്പിക്കാൻ പാടില്ലായെന്നാണ്. എന്റെ 95-ാം നമ്പർ അമെൻഡ്മെന്റ്.....

മി. സ്പീക്കർ: Yes I got your point. ഇവിടെ വന്നതിനുശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ അമെൻഡ്മെന്റിനെ ഡിഫീറ്റ് ചെയ്യാനായിട്ട് മന്ത്രി ഓറൽ അമെൻഡ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരുകയാണെങ്കിൽ, മെമ്പറുടെ അമെൻഡ്മെന്റ് അക്സപ്റ്റ് ചെയ്യാതെ ഓറൽ അമെൻഡ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരുകയാണെങ്കിൽ അത് തെറ്റ്. ഈ കേസിൽ നേരത്തേ തന്നെ ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് അമെന്റ്മെന്റ് തരുകയും അത് അച്ചടിച്ച് വിതരണം ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. There is a differene. അതുകൊണ്ടാണ് നേരത്തേ റൂളിംഗ് അങ്ങനെ തന്നത്. നേരേമറിച്ച് അതു ഡിഫീറ്റ് ചെയ്യാനായിട്ട് ഇവിടെ വന്നിട്ട് അത് അക്സപ്റ്റ് ചെയ്യുകയില്ലാ, ഞാൻ ഓറൽ അമെന്റ്മെന്റായിട്ട് കൊണ്ടുവരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതു തെറ്റ്. അതാണ് അതിലെ കാര്യം.

Mr. Speaker: The Amendments No. 150 moved by Shri T. K. Devakumar is by leave, withdrawn.

The amendment No. 161 moved by Dominic Presentation is by leave, withdrawn.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

2-ാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചു.

2-ാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി.

3-ാം വകുപ്പ്

മി. സ്പീക്കർ: ഭേദഗതി ഇല്ല.

3-ാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചു.

3-ാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി.

1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും.

മരാമത്തുവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

163. In the Enacting formula for the words "Fifty-fourth Year", the words "Fifty-fifth Year" shall be substituted.

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

105 Clause 1 (2) shall be recast as follows:

"(2) It shall come into force at once".

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ, ഇതേ അമെൻഡ്മെന്റാണ് ഞാൻ മൂവ് ചെയ്തത്. അതിൽ ഒരു വാക്കു പറയുകയാണ്. ഇത് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടതാണ്. ഇത് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി പരിശോധിച്ച് ഈ ബിൽ വീണ്ടും സഭയിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടതാണ്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ ഇതു ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതാണ്. അങ്ങനെ ചെയ്യാതിരുന്നിട്ട് ഇത്തരം കുറുക്കുവഴി ചെയ്യുന്നത് ശരിയല്ല. എം. എൽ. എ.-മാർ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ഞങ്ങളെ നിരുൽസാഹപ്പെടുത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെപ്പോലുള്ളവർ ശ്രമിക്കാതിരിക്കണം.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

107. Clause 1 (2) shall be recast as follows:

"(2) It shall come into force on such date as the Government may by notificationin in the Gazette appoint."

മി. സ്പീക്കർ: മറ്റു ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മരാമത്തുവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): 163-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി അംഗീകരിക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. മറ്റു ഭേദഗതികൾ സ്വീകര്യമല്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച 163-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

The amendment No. 105 moved by Shri Kovoor Kunjumon is by leave, withdrawn. The amendment No. 107 moved by Shri K.P. Mohanan is by leave, withdrawn.

ഭേദഗതി ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചു

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി.

മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടു ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഗ്രാമവികസനവും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്): സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടു ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയം അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ബിൽ പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

(3) 2004-ലെ കേരള മുദ്രപ്പത്ര (ഭേദഗതി) ബിൽ

ധനകാര്യവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശങ്കരനാരായണൻ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2004-ലെ കേരള മുദ്രപ്പത്ര (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഗ്രാമവികസനവും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly